VIII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 116)**

z dnia 3 kwietnia 2019 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 116)

3 kwietnia 2019 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem poseł **Doroty Arciszewskiej-Mielewczyk (PiS)**, przewodniczącej Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat funkcjonowania Terminalu LNG im. Prezydenta Lecha Kaczyńskiego w Świnoujściu,

– informację na temat budowy nowego terminalu kontenerowego w Świnoujściu (strategia i harmonogram prac planowanej inwestycji).

W posiedzeniu udział wzięli: **Piotr Naimski** sekretarz stanu w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów, pełnomocnik rządu do spraw strategicznej infrastruktury energetycznej wraz ze współpracownikami, **Grzegorz Witkowski** podsekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej wraz ze współpracownikami, **Tadeusz Hatalski** członek Narodowej Rady Rozwoju przy Prezydencie Rzeczypospolitej Polskiej, **Tomasz Emiljan** dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami, **Paweł Szumny** zastępca dyrektora do spraw technicznych Urzędu Morskiego w Szczecinie, **Paweł Jakubowski** prezes zarządu Polskiego LNG S.A., **Marek Trojnar** szef Biura Strategii i Rozwoju Portów w Zarządzie Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

W posiedzeniu udział wziął pracownik Kancelarii Sejmu: **Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Witam państwa serdecznie. Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Witam państwa parlamentarzystów oraz zaproszonych gości.

Pan minister Piotr Naimski, sekretarz stanu, pełnomocnik rządu do spraw strategicznej infrastruktury energetycznej jedzie, ale stoi w korku. Usprawiedliwiał się, że troszkę się spóźni. Wobec tego zaczniemy od drugiego punktu.

Witam pana Grzegorza Witkowskiego, podsekretarza stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Witam także pana Tomasza Emiljana, dyrektora Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, pana Sławomira Grzelaka, p.o. dyrektora Departamentu Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji w Najwyższej Izbie Kontroli, pana kapitana Tadeusza Hatalskiego, członka Narodowej Rady Rozwoju przy Prezydencie Rzeczypospolitej Polskiej, pana Pawła Jakubowskiego, prezesa zarządu spółki Polskie LNG, pana Pawła Krekorę, p.o. naczelnika w Departamencie Gospodarki Morskiej w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, pana Pawła Krężla, zastępcę dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, pana Marka Maja, doradcę ekonomicznego w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, pana Adama Piotrowskiego, dyrektora Biura Obsługi Pełnomocnika Rządu do spraw Strategicznej Infrastruktury Energetycznej, pana Stanisława Sałygę, głównego specjalistę w Biurze Obsługi Pełnomocnika Rządu do spraw Strategicznej Infrastruktury Energetycznej, pana Pawła Szumnego, zastępcę dyrektora do spraw technicznych Urzędu Morskiego w Szczecinie, pana Jakuba Trojgo, specjalistę w Biurze Obsługi Pełnomocnika Rządu do spraw Stra-

tegicznej Infrastruktury Energetycznej i pana Marka Trojnara, szefa Biura Strategii i Rozwoju Portów Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

Czy mamy kworum? Tak. Stwierdzam kworum.

W porządku dziennym mamy dwa punkty. W punkcie pierwszym mamy rozpatrzenie informacji na temat funkcjonowania Terminalu LNG im. Prezydenta Lecha Kaczyńskiego w Świnoujściu, a w punkcie drugim rozpatrzenie informacji na temat budowy nowego terminalu kontenerowego w Świnoujściu (strategia i harmonogram prac planowanej inwestycji). Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, że państwo przyjęli zaproponowany porządek dzienny. Sprzeciwu nie słyszę.

A zatem przechodzimy do realizacji porządku dziennego. O zreferowanie punktu dotyczącego budowy nowego terminalu kontenerowego w Świnoujściu proszę pana ministra Grzegorza Witkowskiego. Bardzo proszę. Pan minister Naimski będzie w drugim punkcie. Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Grzegorz Witkowski:

Dziękuję, pani przewodnicząca. Dzień dobry państwu. Szanowni państwo, terminale głębokowodne na świecie są coraz powszechniejsze. To one decydują o rozwoju krajów, w których są zlokalizowane. To one odpowiadają za przyjęcie całego ładunku, który wpływa, a 85% całego transportu na świecie odbywa się drogą morską. Rozwój terminali głębokowodnych na zachodzie Europy, na południu Europy, w basenie Morza Śródziemnego odbywa się od dłuższego czasu.

Strategiczne decyzje naszego rządu o budowie kolejnych terminali głębokowodnych stanowią odpowiedź na wieloletnie zaniedbania naszych poprzedników. Przypominam, że w Polsce zlokalizowany jest tylko jeden terminal głębokowodny w Gdańsku, który z roku na rok osiąga coraz lepsze wyniki.

Według wstępnych szacunków Głównego Urzędu Statystycznego w zespole portowym Szczecin i Świnoujście w roku 2018 przeładowano ponad 26 000 tys. ton ładunków. W samym porcie w Świnoujściu było to prawie 17 000 tys. ton towarów. Z uwzględnieniem masy własnej jednostek ładunkowych, według danych portu, ogółem przeładowano prawie 29 000 tys. ton. Jest to rekordowy wynik. Dynamika wzrostu przeładunków jest wysoka. Z roku na rok rośnie. W porównaniu rok do roku, w roku 2018 w porównaniu do roku 2017 w zespole portowym obsłużono o 12,5% więcej towarów niż w roku poprzednim.

Port w Świnoujściu, zespół portów Szczecin i Świnoujście jest zlokalizowany w bardzo dobrych warunkach hydrotechnicznych, warunkach hydrogeologicznych i warunkach geograficznych, ponieważ jest zlokalizowany zaraz przy wyjściu z Cieśnin Duńskich. Skraca, zatem drogę na cały basen Morza Bałtyckiego. Skrót jest znaczny w zależności, do którego portu docelowego płyniemy.

Niemniej w celu zapewnienia dalszego dynamicznego rozwoju portu, a także wykorzystania występujących w jego otoczeniu szans rynkowych, mając na uwadze obecne i spodziewane trendy w żegludze światowej, przejawiające się w wykorzystywaniu coraz większych i dłuższych jednostek, zostały rozpoczęte działania na rzecz zrealizowania dużej inwestycji w postaci budowy nowego głębokowodnego terminala kontenerowego w Świnoujściu. Obiekt ten dostosuje świnoujski port morski do wymagających warunków rynkowych, zapobiegając jego swoistej peryferyzacji, która mogłaby nastąpić w wyniku niedostosowania portu do pełnej i efektywnej obsługi największych kontenerowców. Przypominam, że do głębokowodnego portu w Gdańsku zawijają kontenerowce o długości około czterystu metrów.

Transport kontenerowy jest bardzo perspektywicznym segmentem transportu cargo, co powinno znajdować odzwierciedlenie w konkretnych inwestycjach portowych. Zakłada się, że infrastruktura oraz suprastruktura terminala umożliwi przeładunek roczny na poziomie 1500 tys. TEU. Roczna zdolność przeładunkowa będzie wynosiła około 2000 tys. TEU. Terminal umożliwi jednoczesną obsługę dwóch jednostek o długości czterystu metrów oraz jednej jednostki o długości do dwustu metrów. Konstrukcja

terminala zapewni możliwość jego dalszej perspektywicznej rozbudowy, w przypadku gdyby możliwości przeładunkowe potencjalnie zwiększały się.

W celu sprawnej realizacji planowanej i bardzo potrzebnej inwestycji nasze ministerstwo prowadzi prace nad projektem ustawy o inwestycjach w zakresie budowy portów zewnętrznych. Zważywszy na aktualne i spodziewane trendy, jest to niezbędna i stosowana w całej Europie forma budowy nowych terminali, realizacji strategicznych inwestycji portowych. Zgodzicie się państwo, że ograniczenia prawne, inwestycyjne, ekologiczne w pewnych momentach są nie do przeskoczenia. A jeżeli nawet są do przeskoczenia, to w znaczny sposób wydłużają prowadzenie tego typu inwestycji, co w przypadku inwestycji strategicznych absolutnie nie powinno mieć miejsca.

Pani przewodnicząca, to tyle. Jeżeli pan dyrektor urzędu morskiego może coś dodać, bardzo proszę.

Zastępca dyrektora do spraw technicznych Urzędu Morskiego w Szczecinie Paweł Szumny:

Jedyne, co mogę dodać, to to, że z naszych wstępnych analiz...

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Przepraszam, przepraszam. Oczywiście oddam panu głos. Panie pośle, może najpierw niech...

Poseł Norbert Obrycki (PO-KO):

Mam pytanie. Pan minister zachęcał do pytań.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Tak, ale najpierw chcieliśmy zaprezentować. Chcieliśmy, żeby pan minister zaprezentował ten punkt, a potem będą pytania. Panie pośle, pan minister zachęcał do pytań, ale najpierw mamy prezentację, żebyście państwo byli zorientowani.

Poseł Norbert Obrycki (PO-KO):

Będzie jeszcze wypowiedź pana ministra Naimskiego. Tak?

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Nie, nie. Teraz mówimy o terminalu kontenerowym.

Poseł Norbert Obrycki (PO-KO):

Mam w związku z tym pytanie.

Podsekretarz stanu w MGMiŻŚ Grzegorz Witkowski:

Bardzo proszę, pani przewodnicząca, o umożliwienie prezentacji, przedstawienie jej przez dyrektora do spraw technicznych urzędu morskiego.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Panie pośle, umówiliśmy się na takie procedowanie, że najpierw jest prezentacja. Proszę bardzo.

Zastępca dyrektora do spraw technicznych Urzędu Morskiego w Szczecinie Paweł Szumny:

Pani przewodnicząca, chciałbym tylko powiedzieć, że mamy wstępne wyliczenia, ile będzie kosztowało pogłębienie i wybudowanie falochronu podejściowego do terminala kontenerowego w Świnoujściu. Wyceniamy to w przedziale od 800 000 tys. zł do 1 000 000 tys. zł. Tak wynika z naszych wstępnych analiz.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Proszę usiąść, włączyć mikrofon i przybliżyć go, żeby było słychać. Zawsze powtarzam, że jak państwo tu przychodzą, zawsze mówią tak cichutko. Naprawdę proszę odważnie. Bardzo proszę także o przesłanie prezentacji. Muszę państwu powiedzieć, że nie mamy ani prezentacji, ani informacji. Mamy tylko przesłaną przez państwa informację dotyczącą terminala LNG. Nie mamy natomiast tej informacji, tej prezentacji, którą będzie pan przedstawiał. A więc bardzo prosimy o dosłanie.

Szef Biura Strategii i Rozwoju Portów w Zarządzie Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Marek Trojnar:

Dobrze. Tematem prezentacji jest przygotowywana przez Zarząd Portów Morskich Szczecin i Świnoujście inwestycja w zakresie budowy terminala kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu. Jest to inwestycja zgodna ze strategią Zarządu Portów Morskich Szczecin i Świnoujście. Cztery lata temu, kiedy strategia powstawała, zostało to do niej wpisane. Chciałbym powiedzieć, że już wcześniej, już w momencie, kiedy wypłynęła sprawa budowy portu zewnętrznego do obsługi terminala LNG, myśleliśmy o tym, żeby w przyszłości rozbudowywać port i stworzyć warunki do obsługi kontenerów.

Jeżeli popatrzymy na mapę naszego wybrzeża, mamy pięćset dwadzieścia kilometrów, a praktycznie głębokowodny terminal kontenerowy jest tylko w Gdańsku. Idąc w kierunku zachodnim, taki terminal mamy dopiero w Hamburgu. Jeżeli porównamy wybrzeża Belgii, Holandii, Francji, zobaczymy jak gęsto są one usiane terminalami kontenerowymi. Uważamy, że na ponad pięćsetkilometrowy pas wybrzeża w czterdziestomilionowym kraju, w którym gospodarka rozwija się dynamicznie, jeden terminal kontenerowy to zbyt mało. Zresztą analizy, które były przeprowadzane, potwierdzają takie stanowisko.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Proszę pamiętać o Gdyni.

Szef Biura Strategii i Rozwoju Portów w Zarządzie Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Marek Trojnar:

Trójmiasto traktujemy jako jeden punkt.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Nie, nie. Przepraszam, że panu przerwę, ale proszę mieć na względzie, że port zewnętrzny jest budowany w Gdyni.

Szef Biura Strategii i Rozwoju Portów w Zarządzie Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Marek Trojnar:

Tak, oczywiście.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dzisiaj przyjmujemy duże statki. Bardzo proszę, żebyście państwo o tym pamiętali. Powiem jeszcze raz, że bardzo proszę pamiętać o Gdyni, dlatego że w Gdyni jest projekt portu zewnętrznego. Zresztą będzie on przedstawiany w piątek. Od wielu miesięcy zapoznajemy wszystkich z tym projektem. Znajduje się on w naprawdę bardzo zaawansowanej fazie. Bardzo proszę, żeby nie patrzeć na Trójmiasto jako na Gdańsk. W Trójmieście są dwa strategiczne porty w Gdyni i w Gdańsku. Budowa portu zewnętrznego, pogłębiony dzisiaj tor plus obrotnica oznacza przyjmowanie jednych z największych statków kontenerowych na świecie. Bardzo proszę, żeby państwo z branży również o tym pamiętali. Dziękuję bardzo.

Szef Biura Strategii i Rozwoju Portów w Zarządzie Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Marek Trojnar:

Tak, oczywiście. W całości zgadzam się z tym, co powiedziała pani przewodnicząca. Jednak musimy pamiętać, że pomiędzy Gdańskiem i Gdynią, pomiędzy Trójmiastem a Hamburgiem jest dziura na przestrzeni około sześciuset kilometrów, gdzie nie ma żadnego głębokowodnego terminalu kontenerowego.

Proszę państwa, macie tutaj zaznaczoną lokalizację terminala. Kolorem żółtym jest oznaczona część masowa portu w Świnoujściu z nabrzeżami zlokalizowanymi wzdłuż Świny, kolorem zielonym jest oznaczona część lądowa terminala LNG, kolorem niebieskim jest oznaczony obszar pod terminal kontenerowy, przy czym tak to nie wygląda, ponieważ część lądowa będzie zajmowała znacznie mniej miejsca. Staramy się do maksimum ograniczyć ingerencję w przyrodę. Oczywiście w założeniach jest również to, że w żaden sposób nie może to kolidować z terminalem LNG, dlatego nie próbujemy tego lokalizować w istniejącym porcie zewnętrznym. Chcemy rozbudować port. Przedstawiona lokalizacja wydaje się najlepsza.

Pan minister mówił już o założeniach. W tej chwili głębokość wynosi 14,5 metra, dlatego że taki jest tor podejściowy. Podejście zachodnie do portu w Świnoujściu ma 14,5 metra. Niemniej w planach perspektywicznych jest podejście północne, gdzie głębokość techniczna wynosiłaby 17 metrów. W związku z tym wszystkie projektowane budowle hydrotechniczne są projektowane na docelową głębokość 17 metrów. Głębokość ta pozwoli obsługiwać największe statki, jakie mogą wchodzić na Bałtyk, jakie mogą przejść przez Cieśniny Duńskie. W związku z tym byłaby tutaj pełna konkurencyjność z pozostałymi portami.

Zakładana maksymalna wielkość przeładunków według prognoz wynosi 1500 tys. TEU. Stąd zdolność projektowana wynosi 2000 tys. TEU. Jak powiedział pan minister, w basenie portowym będzie można obsłużyć, będą dwa stanowiska statkowe dla kontenerowców o długości czterystu metrów i jedno stanowisko dla mniejszych kontenerowców do dwustu metrów.

Realizację można etapować. Przewidujemy dwa etapy. Etap pierwszy zakłada osiągnięcie pięćdziesięcioprocentowej zdolności, czyli około 750 tys. TEU.

Z budową terminala związana jest sprawa rozwiązania podejścia, dostępu zarówno od strony wody, jak i od strony lądu. Jeżeli chodzi o dostęp od strony wody, jest to domena urzędu morskiego. Za chwilę będę mówił o tym zakresie. Chcemy korzystać z istniejącego podejścia. Mamy zaznaczone podejście od redy portu w Świnoujściu aż do portu zewnętrznego. Zaraz powiem o tym dokładniej.

Jeżeli chodzi o podejście od strony lądu, jest to dostęp drogowy. W tej chwili jest przygotowywana do realizacji budowa, modernizacja istniejącej trasy S3 na odcinku Świnoujście – Troszyn. Właśnie od tego odcinka będzie odchodziła droga prowadząca na terminal. Chciałbym powiedzieć, że rozwiązania techniczne są uzgodnione z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad. Jest akceptacja dla tego, co zaproponowali projektanci.

Tak samo, jeżeli chodzi o kolej, obecnie realizowana jest inwestycja w zakresie poprawy dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu. Rozwiązania związane z dostępem kolejowym wpisują się w tę inwestycję. Zostały one zaopiniowane pozytywnie przez PKP PLK. A więc nie ma problemu z dostępem. Za chwilkę powiem więcej na temat tego, jak chcemy rozwiązać dostęp. Wskazuję na to, że przy budowie terminala musi być zaangażowany urząd morski, który będzie realizował dostęp od strony wody, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, jeżeli chodzi o dostęp drogowy oraz PKP PLK, jeżeli chodzi o dostęp kolejowy.

Proszę państwa, tak wygląda terminal. Oczywiście mamy tutaj port zewnętrzny, gazoport. Na wschód, północny wschód od istniejącego falochronu osłonowego będzie zlokalizowany terminal kontenerowy. Oczywiście musi on być osłaniany nowym falochronem, falochronem typu wyspowego o długości około dwóch kilometrów. Wewnątrz portu będzie obrotnica do obracania kontenerowców ze względu na ich rozmiar, czyli czterysta metrów długości kadłuba. Pełnowymiarowa obrotnica to osiemset metrów. W wyniku analiz nawigacyjnych może ona ulec pewnym modyfikacjom. Tak jak w gazoporcie może mieć kształt elipsy. Długość linii cumowniczej przewidziana jest na 1300 metrów, rzędna nabrzeży plus trzy metry nad poziomem morza.

Proszę państwa, jeżeli chodzi o dostęp drogowy i kolejowy, kolorem czerwonym mamy tutaj zaznaczoną drogę S3 prowadzącą do Świnoujścia od węzła Łunowo. Były dwa warianty poprowadzenia drogi, albo od węzła Łunowo, albo od węzła LNG. Uważamy, że i dostęp kolejowy, i dostęp drogowy należy zrobić od miejscowości, od węzła drogowego Łunowo. Proponujemy wcześniejszy punkt, żeby nie mieszało się to z ruchem prowadzącym bezpośrednio do Świnoujścia, żeby ciężarówki i wagony, pociągi trzymać jak najdalej od Świnoujścia, żeby możliwie szybko kierować je na terminal, żeby były jak najmniej uciążliwe dla mieszkańców Świnoujścia i dla turystów. Rozwiązanie takie zostało wybrane spośród kilku wariantów jako rozwiązanie najlepsze. Chociaż ciut więcej ingeruje w przyrodę, w siedliska, ale jest tańsze, krótsze i bardziej oddalone od samego Świnoujścia.

Tak wygląda plan zagospodarowania terminala. Jak państwo widzicie u góry rysunku, jest to istniejący falochron wschodni osłaniający gazoport ze stanowiskiem dla gazow-

ców. Tutaj natomiast pomiędzy falochronem a nowym pirsem będzie basen portowy o szerokości średnio czterysta metrów. Natomiast sam pirs z placami w kolorze zielonym od strony basenu będzie miał trzy stanowiska, dwa dla jednostek po czterysta metrów i jedno stanowisko dla jednostki dwustumetrowej. Sama powierzchnia pirsu wynosi około pięćdziesięciu hektarów. Oczywiście będzie przeprowadzony cały układ kolejowy. Będzie bocznica kolejowa dla obsługi pociągów głównie blokowych, dlatego że będzie to terminal typu hubowego. Zakładamy, że ponad dwie trzecie kontenerów będzie dowożone transportem kolejowym, a niespełna jedna trzecia transportem drogowym.

Wodą też. Jeżeli będzie taka możliwość, na pewno tak też będą transportowane. W tej chwili jednak nie mówimy o tym. Wiemy, że jest modernizacja, ale modernizacja samej Odry to ciut za mało. Kiedy podniesiemy mosty, wtedy będzie można wozić kontenery co najmniej w dwóch warstwach. Na dzień dzisiejszy ze względu na wysokość mostów może to być jedna warstwa. Tutaj wożenie kontenerów jest ekonomicznie nieuzasadnione. Sprawa uregulowania Odry, sprawa doprowadzenia do pełnej żeglowności to jedna rzecz. Druga rzecz to podniesienie wszystkich mostów do takiej wysokości, żeby kontenery można było przewozić transportem śródlądowym, co najmniej w dwóch warstwach.

Proszę państwa, jeżeli chodzi o suprastrukturę, tutaj jest przykładowa suprastruktura, ilość sprzętu i urządzeń przeładunkowych, w jakie powinien być wyposażony terminal. Oczywiście zależy to od przyszłego operatora. Wielkości te będą jednak zbliżone po to, żeby wykorzystać pełną zdolność terminala. Jeżeli chodzi o suwnice nabrzeżowe, jest przewidzianych około piętnastu sztuk dla trzech nabrzeży.

Sprawa zagospodarowania terenu. Macie tutaj państwo pełny obraz, jak będzie wyglądał dostęp, jak będzie wyglądała infrastruktura znajdująca się przed terminalem, czyli parkingi buforowe, tory zdawczo-odbiorcze i wejście na sam terminal. Kolorem czerwonym jest zaznaczona trasa S3. Widzimy, jak układ drogowy i kolejowy odchodzi od trasy S3, od węzła Łunowo. W prawym dolnym rogu tory i droga idą równolegle do S3, potem pod kątem dziewięćdziesięciu stopni skręcają w kierunku północnym i idą na terminal.

Była możliwość poprowadzenia torów jeszcze dalej, bliżej Świnoujścia, a potem po przekątnej w kierunku terminala, ale zostało to odrzucone z tego względu, żeby i z transportem drogowym, i z transportem kolejowym nie podchodzić zbyt blisko do samego Świnoujścia. O tym, że zostało wybrane to, a nie inne rozwiązanie, decydowała długość połączeń kolejowych, liczba kolizji drogowo-kolejowych, czyli miejsc, gdzie te dwa układy przecinają się, jak najmniejsza ingerencja w siedliska przyrodnicze oraz odległość od zabudowań mieszkalnych. Była to bardzo istotna sprawa.

Jak to wygląda, jeżeli chodzi o koszty? Jak mówiłem, można to podzielić na dwa etapy. Pierwszy etap to 750 tys. TUE. Drugi etap to 1500 tys. TUE. Tutaj mamy koszty. Koszty infrastruktury w pierwszym etapie wynoszą ponad 2 000 000 tys. zł, koszty suprastruktury, czyli sprzętu i urządzeń przeładunkowych wynoszą ponad 500 000 tys. zł. W drugim etapie będzie dużo mniej, dlatego że infrastruktura będzie kosztowała 150 000 tys. zł, a suprastruktura 500 000 tys. zł. Jeżeli zsumujemy oba etapy, razem będzie to 3 351 000 tys. zł. Taki jest całkowity, zaznaczam, że szacunkowy na dzień dzisiejszy, koszt budowy terminala.

Jak powiedziałem, w budowę terminala muszą się zaangażować także urząd morski, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oraz PKP PLK. Tutaj mamy propozycję, jak koszty mogłyby się rozdzielać. Kwota 434 000 tys. zł jest po stronie zarządu portów, natomiast kwota 2 000 000 tys. zł po stronie operatora zewnętrznego, przy czym wchodzi w to i infrastruktura, i suprastruktura. Około 620 000 tys. zł – pan dyrektor mówił, że może to być więcej, ale tak wyliczył projektant – kosztowałby dostęp, tor wodny, falochron osłonowy. Koszty dostępu drogowego i dostępu kolejowego są stosunkowo niewielkie. Jest to kwota 71 000 tys. zł, jeżeli chodzi o drogę, i kwota 48 000 tys. zł, jeżeli chodzi o dostęp kolejowy.

Tak to wygląda, jeżeli chodzi o zakres. Kolorem niebieskim jest oznaczony urząd morski. Chodzi o tor podejściowy, falochron osłonowy. Kolorem różowym jest zaznaczony zarząd portów. Jest to obrotnica wewnątrz portu, basen portowy i infrastruktura związana z bezpośrednim dostępem, parkingi buforowe, tory zdawczo-odbiorcze. Kolo-

rem czerwonym jest zaznaczona nowa droga, czyli Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Kolorem zielonym jest zaznaczony dostęp kolejowy.

Zaznaczam, że jest to propozycja podziału. Może ona ulec zmianie. Mamy również drugi wariant, gdzie to zarząd portów będzie budował cały pirs. Infrastrukturę przed terminalem budowałby inwestor zewnętrzny. To wszystko jest jeszcze do rozważań, do rozmów, do ustalenia.

Proszę państwa, korzyści, jakie będą płynęły z budowy terminala, opracowała grupa szczecińskich naukowców z Uniwersytetu Szczecińskiego, Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego, Akademii Morskiej oraz przedstawiciele NOT-u. Była to wspólna praca. Nie ukrywam, że w znacznym stopniu naukowcy opierali się o korzyści, jakie uzyskuje się z DCT w Gdańsku. Roczne korzyści szacowane są na poziomie około 5 000 000 tys. zł. Proszę zobaczyć, że są to ogromne korzyści. Największe są oszczędności dla gestorów ładunków z tytułu przesunięcia dostaw ładunków. Znaczącą pozycję stanowią należności celno-podatkowe, dlatego że odprawy celne kontenerów odbywałyby się w terminalu, a zgodnie z przepisami chyba 20% pozostaje w budżecie kraju, który dokonuje odprawy celnej. Są to kwoty, które wskazują na to, że koszty poniesione na budowę bardzo szybko by się zwróciły.

Co zrobiono do tej pory? Zostało wykonane wstępne studium wykonalności budowy terminala kontenerowego. Jest to opracowanie wykonane przez firmę Ernst & Young, w którym podano pierwsze rozwiązania techniczne i technologiczne dla terminala, jak również analizę obrotu kontenerowego. Głównie wychodzono tutaj nie tyle od analiz rynku, co od wielkości makroekonomicznych, a więc wielkości związanych z naszą gospodarką, z rozwojem gospodarki, wychodzono od tego, jak rozwój gospodarki będzie generował ruch kontenerowy.

Jest wykonana inwentaryzacja przyrodnicza. Po to, żeby dobrać optymalny przebieg dróg, kolei i lokalizację terminala, trzeba było zrobić inwentaryzację. Chodzi o to, żeby była jak najmniejsza ingerencja w przyrodę.

Koncepcja lokalizacyjno-programowa została mocno rozbudowana o elementy techniczne. Do koncepcji tej są wszystkie uzgodnienia, uzgodnienia Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, uzgodnienia PKP PLK, uzgodnienia związane z dostawą energii dla terminala, dostawą wody, odbiorem ścieków, itd. Wstępne warunki zostały wydane przez poszczególne firmy i instytucje. Rozwiązania, które zostały przedstawione w koncepcji, są zaakceptowane. Będą one mogły być realizowane.

Jeżeli chodzi o analizę korzyści społeczno-ekonomicznych, o której przed chwilą mówiłem, w tej chwili chcemy zrobić jeszcze bardzo dokładną, szczegółową analizę rynkową w zakresie obrotu kontenerowego, prognoz, liczby kontenerów. Będzie to podstawą do decyzji o budowie terminala, podstawą decyzji inwestora zewnętrznego o tym, że zaangażuje się w budowę terminala.

W tej chwili są prowadzone wstępne rozmowy. Są podpisane listy z czterema partnerami, którzy są zainteresowani naszymi inwestycjami. Chciałbym powiedzieć, że najbardziej zainteresowana jest firma z Wielkiej Brytanii. Jest to firma, która brała udział również z budowie DCT w Gdańsku. Jest to dokładnie ta sama firma.

Jeżeli chodzi o harmonogram realizacji, jest to, proszę państwa, harmonogram czysto techniczny. Tak to wygląda. Nie ma tutaj konkretnych dat. Mamy natomiast podane, ile czasu zajmą poszczególne elementy od momentu zero, od momentu rozpoczęcia inwestycji. Dlaczego nie ma dat? Dlatego że nie wiemy, kiedy będzie decyzja o budowie, kiedy będzie inwestor zewnętrzny. Dzisiaj jest jeszcze za wcześnie, żeby określić jakąś konkretną datę. Zakładamy – jest to bardzo realne – że kwestia uruchomienia i eksploatacji nie nastąpi wcześniej jak w 2025 roku. Jeżeli pierwszy etap zostanie uruchomiony, to po 2025 roku.

Tak ma wyglądać terminal. Jest to wizualizacja. Macie tutaj państwo gazoport i dobudowany terminal. Chciałbym jeszcze powiedzieć, że wszystkie rozwiązania infrastrukturalne zostały zrobione tak, żeby w przyszłości była możliwość dalszej rozbudowy, aczkolwiek może już nie terminala kontenerowego, ale portu zewnętrznego w Świnoujściu. Jest to widok od strony lądu. Tutaj mamy widok od strony wody.

Chciałbym jeszcze powiedzieć, że do terminala kontenerowego praktycznie można już wpłynąć. Akademia Morska w Szczecinie w oparciu o dane przekazane przez projektantów opracowała na swoim symulatorze model portu kontenerowego w Świnoujściu. Na symulatorze można już wchodzić kontenerowcami o długości trzystu, czterystu metrów. To wszystko odbywa się jeszcze wirtualnie, ale sprawia naprawdę imponujące wrażenia.

To tyle, jeżeli chodzi o stan przygotowań i naszą wiedzę na temat terminala kontenerowego. Jeżeli będą pytania ze strony posłów, bardzo proszę. Proszę o ich zadawanie. Za chwilę powiem jeszcze kilka słów na temat terminala LNG, ale o części związanej z obsługą gazowców od strony wody, czyli części związanej ze wszystkimi warunkami, które zapewniają sprawną i bezpieczną obsługę gazowców w porcie Świnoujście.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo za prezentację. Jeszcze raz ponawiam prośbę o przesłanie owej prezentacji i informacji do Komisji, dlatego że dostaliśmy takowe, tylko jeżeli chodzi o port LNG. Jeżeli są pytania ze strony państwa parlamentarzystów, bardzo proszę. Pan poseł Aziewicz. Zapraszam pana wiceprzewodniczącego do Prezydium.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO-KO):

Dziękuję pięknie, ale tutaj bardzo dobrze widzę. Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, powtarzam pytanie, gdyż mikrofon nie był włączony. Dotyczy ono analizy, o której mówił pan dyrektor. Chciałbym zapytać, jaki roczny obrót kontenerów jest potrzebny, żeby inwestycja miała sens ekonomiczny.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Proponuję może zebrać trzy pytania. Potem czy to pan, czy pan minister będzie uprzejmy udzielić odpowiedzi. Bardzo proszę, pan poseł Chruszcz.

Poseł Sylwester Chruszcz (WiS):

Pani przewodnicząca, szanowni państwo, mam dwa pytania. Jedno dotyczy bliskości portu kontenerowego i portu dla gazowców. Na pewno zostało to ujęte, czy jednak odległość ta nie powinna być większa? Teoretycznie mogą być takie konsekwencje, że nasza konkurencja zarzuci nam, że strefy wybuchów gazowców są tak duże, iż trzeba bardziej ubezpieczyć kontenery. Jest to analogia historyczna. W Gdyni w dwudziestoleciu międzywojennym Niemcy udowadniali nam, że jest trudne wejście. Musieliśmy wtedy przebudować pirsy zewnętrzne. A więc czy są tu ujęte strefy wybuchu?

Po drugie, jeżeli chodzi o wszystkie plany zagospodarowania przestrzennego Pomorza Zachodniego, pojawia się argument dotyczący lokalizacji portu morsko-rzecznego. Gdzie on jest? Wody Polskie mówią, że będzie to w centrum Szczecina przy ul. Kolumba. W porcie mówią, że przecież są gotowe miejsca. Ktoś mówi, że może rozbudujemy port w Policach. Mam konkretne pytanie. Jeżeli wybudujemy kanał Odra – Dunaj – zresztą wspominał pan o tym – jeżeli będą barki, jeżeli zrobimy wszystkie mosty i kontenery będą w dwóch warstwach, to czy przewidujemy przeładowanie gdzieś w tym miejscu po to, żeby kontenerów nie wieźć pociągami do Szczecina, gdzie trzeba by było je przeładować, co powiększałoby koszty, wydłużało czas po to, żeby mogły pójść dalej? Czy gdzieś w tym miejscu, na którymś nabrzeżu przewidujemy port morsko-rzeczny? Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

I pan poseł Materna, bardzo proszę.

Poseł Jerzy Materna (PiS):

Dziękuję. Mam dwa pytania. Po pierwsze, czy inwestorem zewnętrznym nie mógłby być Polski Fundusz Rozwoju? Przecież niedawno przyjęliśmy ustawę o funduszu PPK. Jeżeli mówimy o dużej korzyści w wysokości prawie 5 000 000 tys. zł, jeżeli mówimy o dużej dochodowości terminala, to idealne byłoby inwestowanie Polskiego Funduszu Rozwoju. Byłby to polski kapitał w wysokości 2 000 000 tys. zł. Uważam, że powinniśmy rozmawiać także z Polskim Funduszem Rozwoju.

Po drugie, mały akcent. Przygotowuje to Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, a nie słyszę o drogach wodnych. Dwie trzecie koleją, jedna trzecia drogą,

a przepraszam, co z drogą wodną? Już w tym roku poszerzamy do 12,5 metra tor Świnoujście – Szczecin. Uważam, że powinniśmy przewozić dużo drogą wodną. Przecież w przyszłości chcemy połączyć Odrę z Dunajem. Mam nadzieję, że pójdzie tutaj jakiś większy akcent. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Pan poseł Marchewka.

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO-KO):

Moje pytanie również dotyczy inwestora zewnętrznego. Czy rozpoczęły się już jakiekolwiek rozmowy z potencjalnymi partnerami w tym zakresie? Kto prowadzi negocjacje? Kiedy ewentualnie można poznać ostateczną decyzję w tym zakresie? To wszystko. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

A ja mam pytanie dotyczące rybaków. Przy każdej inwestycji, która dotyczy zachodniego wybrzeża, rybacy przybrzeżni, łodziowi pytają, czy się z nimi rozmawia, co będzie w trakcie inwestycji, pytają o przemieszanie urobku i wszystkie kwestie związane z ich funkcjonowaniem w określonej strefie w województwie zachodniopomorskim. Bardzo proszę. Nie wiem, czy pan minister, czy pan Trojnar. Bardzo proszę.

Szef Biura Strategii i Rozwoju Portów w Zarządzie Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Marek Trojnar:

Proszę państwa, może po kolei. Jeżeli chodzi o wielkość, nie liczyliśmy, że akurat przy 650 tys. TEU będzie to opłacalne, a poniżej nie. Proszę zwrócić uwagę na to, że koszt budowy całości terminala wynosi nieco poniżej kwoty 3 500 000 tys. zł łącznie z suprastrukturą, czyli łącznie z urządzeniami przeładunkowymi, sprzętem przeładunkowym, a jest to dosyć istotna pozycja, gdyż wynosi około 1 000 000 tys. zł. Budowa infrastruktury terminala łącznie z dostępami od wody, lądu, itd. będzie kosztowała około 2 500 000 tys. zł. Proszę zobaczyć, że wyliczone przez niezależnych naukowców korzyści wynoszą około 5 000 000 tys. zł rocznie. Myślę, że zwrot będzie dosyć szybki. Na pewno zanim jeszcze zapadną decyzje, w dalszej kolejności będą wykonywane analizy. Także inwestor zewnętrzny będzie wykonywał analizy, kiedy zwrócą mu się zainwestowane pieniądze.

Chciałbym powiedzieć o jeszcze jednej rzeczy. Inwestycja ta musi być skorelowana z inwestycjami na lądzie, z budową drogi S3, dlatego że żaden inwestor tak długo nie zdecyduje się włożyć takich pieniędzy w terminal kontenerowy w Świnoujściu, jak długo S3 na odcinku przez Woliński Park Narodowy będzie miała jedną nitkę i już od czerwca czy od końca maja do września będzie się korkowała. Dzisiaj występuje taka sytuacja. Warunkiem uruchomienia terminala jest zgranie inwestycji drogowych, budowy S3 z budową terminala. Nie musimy czekać aż zostanie to skończone, może to być wykonywane równolegle, ale na dzień uruchomienia terminala S3 musi funkcjonować.

Taka sama sytuacja jest, jeżeli chodzi o ruch kolejowy. Modernizacja trasy E59, która trwa, musi być zakończona. Dowóz do zaplecza portu musi być w pełni sprawny, musi to być w pełni rozwiązane. Nie było jeszcze szczegółowych analiz, ale w trakcie rozmów PKP PLK oceniło, że obecny układ kolejowy wystarczy bez większych problemów do obrotów na terminalu do około 1000 tys. TEU. Powyżej mogą zacząć się problemy. Trzeba będzie przeprowadzać analizy i myśleć o budowie trzeciego toru pomiędzy stacją Szczecin Dąbie a Świnoujściem. Zakładamy, że będzie to na pewno po roku 2030, a nawet po roku 2035, a więc jeszcze jest czas. Poza tym prawda jest taka, że jeżeli port będzie się rozwijał, i tak trzeci tor w przyszłości będzie musiał powstać.

Proszę zwrócić uwagę, że we wskazanych kosztach mieści się również wiele rzeczy, które i tak trzeba będzie wykonać niezależnie od tego, czy będzie terminal czy nie. Modernizacja istniejącego toru podejściowego do Świnoujścia czy budowa podejścia północnego i tak muszą nastąpić. Koszty i tak zostaną poniesione z innych tytułów, przy innej okazji.

Jeżeli chodzi o transport śródlądowy, oczywiście bardzo chcemy, bardzo zależy nam na tym, żeby transport ten funkcjonował. Nie chodzi tylko o przewóz kontenerów, ale przewóz wszystkich towarów do naszych portów i w Szczecinie, i w Świnoujściu. Nie

mówimy o budowie portu barkowego czy o porcie morsko-rzecznym, dlatego że porty w Szczecinie i w Świnoujściu już są portami morsko-rzecznymi. Obsługujemy głównie barki, jednostki śródlądowe, małe statki, które mogą być wykorzystane do transportu śródlądowego. Robimy to z powodzeniem. Na pytanie, kiedy będzie możliwość obsługiwania barek w związku z inwestycjami na Odrze, odpowiadam, że taka możliwość już jest. Jesteśmy w stanie obsłużyć każdą ilość ładunków, każdą liczbę jednostek.

Proszę zauważyć, że typowe porty barkowe powstają na potrzeby społeczności lokalnej. Są to porty miejskie, porty gminne, do których barkami dostarczane są surowce budowlane, opał, tego typu rzeczy na potrzeby lokalne. Jeżeli natomiast chodzi o port, kiedy towar ma iść w dalszą drogę, nie wydziela się portów barkowych. Barki są obsługiwane przy tych samych nabrzeżach, przy których obsługiwane są statki dalekomorskie. Budowanie portu barkowego nie miałoby sensu, dlatego że towar dochodziłby barką do portu barkowego, a później musiałby być transportem lądowym przewieziony do portu morskiego. Tego się nie robi. Są to dodatkowe operacje, dodatkowe koszty. Od lat obsługujemy i będziemy obsługiwać jednostki morskie, jak też jednostki śródlądowe przy tych samych nabrzeżach, praktycznie z wykorzystaniem tych samych urządzeń przeładunkowych. Na dzień dzisiejszy możemy powiedzieć, że całkowicie jesteśmy do tej obsługi przygotowani. Jesteśmy w stanie obsłużyć każdą liczbę barek.

Jeżeli chodzi o barki z kontenerami, też jest taka możliwość, z tym, że tutaj trzeba zastosować troszkę inną technologię, dlatego że barki rzeczne nie będą mogły wypłynąć poza falochron, nie będą mogły wypłynąć na morze po to, żeby wpłynąć do portu zewnętrznego. Muszą być obsłużone w Świnoujściu w porcie wewnętrznym przy Świnie i przewiezione transportem lądowym do terminala kontenerowego. Nie jest to duża odległość. Jest to odległość około dwóch kilometrów. Tak będzie musiało się to odbywać. Kontenery, które przychodzą w odwrotną stronę z terminala kontenerowego do portu wewnętrznego w Świnoujściu, przy jednym z nabrzeży, które są zlokalizowane wzdłuż Świny, będą musiały być załadowane na barki. Taka technologia jest podyktowana tym, że barki rzeczne nie będą mogły wyjść poza główki falochronu, żeby wpłynąć do portu zewnętrznego. Po prostu nie mają takiej klasy, nie mogą wychodzić w morze.

Ostatnie pytanie dotyczyło stref. Nie ma tutaj problemu, ponieważ w ramach projektowania było to bardzo dokładnie analizowane. Przez Akademię Morską w Szczecinie były robione analizy pod kątem zagrożenia, pod kątem obowiązujących stref. Stanowiska statkowe w nowym terminalu kontenerowym są poza wszelkimi strefami zagrożenia, są zgodne z wszystkimi przepisami, w żaden sposób nie kolidują z pracą gazoportu i portu zewnętrznego obsługującego tę część. Na etapie projektowania była do tego przykładana bardzo duża uwaga. Wszyscy eksperci od spraw żeglugi, od spraw bezpieczeństwa, którzy mogli wypowiadać się na ten temat, wypowiadali się.

Byłby problem, nie byłoby możliwości lokalizacji jakiegokolwiek stanowiska kontenerowego w istniejącym porcie zewnętrznym, dlatego że wszędzie tam są strefy. Straż Graniczna prosiła nas, żeby znaleźć miejsce na stanowiska pomocnicze w porcie zewnętrznym. Okazało się, że jest tylko jedno miejsce przy wejściu, przy ostrodze falochronu centralnego poza strefami. W pozostałych miejscach są strefy zagrożenia wybuchem. W związku z tym nic nie mogło tam powstać. Natomiast w porcie, który wybudujemy, w porcie zewnętrznym, w porcie kontenerowym wszystkie urządzenia, wszystkie nabrzeża będą poza strefą zagrożenia. Kończy się ona na basenie portowym, nie sięga nabrzeży.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Jeszcze rybacy.

Szef Biura Strategii i Rozwoju Portów w Zarządzie Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Marek Trojnar:

Jeżeli chodzi o rybaków, zawsze jakoś tak się składa – pan dyrektor z urzędu morskiego chyba to potwierdzi – że wszędzie tam, gdzie albo my chcemy coś zrobić, albo chce zrobić urząd morski, od razu okazuje się, iż są najlepsze łowiska. Najlepsze łowiska – lepszych nie ma – są akurat w tych miejscach. Mamy pismo od rybaków, że właśnie w tym miejscu, gdzie ma być terminal, są najlepsze łowiska. W związku z tym rybacy są gotowi

rozmawiać na temat rekompensat. A więc będziemy rozmawiać. Na pewno znajdziemy jakiś wspólny język. Wiemy, że w ramach budowy terminala przy takich kosztach znajdą się jakieś działania rekompensujące ewentualne straty rybaków. Są na to otwarci – przynajmniej tak to przedstawili w swoim wystąpieniu – więc będziemy rozmawiać z nimi na ten temat. Póki co, nie sformułowali żadnych konkretnych życzeń pod adresem przyszłych inwestorów.

Poseł Jerzy Materna (PiS):

A co z inwestorem zewnętrznym?

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Mam tylko jedną prośbę do pana, żeby nie mówić w sarkastyczny sposób, że zawsze jak chcecie coś wybudować, to rybacy piszą, że są tam najlepsze łowiska, dlatego że to nieprawda. Po drugie, rzeczywiście reagują, dlatego że są takie miejsca, ale nie jest to właściwy moment, żeby o tym rozmawiać. Ryby, która występuje w danym miejscu, po przeprowadzeniu inwestycji – można to omówić na innym spotkaniu – ewidentnie tam nie będzie. Są to realne zagrożenia. Nie będę jednak rozwijać tego tematu. Rybacy są otwarci. Jest to ich źródło utrzymania. Zasoby na Bałtyku są, jakie są. Za chwilę będą elektrownie wiatrowe. Bardzo pana proszę, żeby podejść do tej sprawy delikatnie i bez ironii, dlatego że jest to być albo nie być dla rybaków. Zawsze tak będzie, że rybacy będą reagować, dlatego że akurat jest to wchodzenie w ich strefę, zwłaszcza przybrzeżną, jeżeli chodzi o środki do życia, dziedzinę, która również dla Polski jest bardzo ważna. A zatem uczulam, żeby rozmowy prowadzić w poszanowaniu i zgodzie. Jak by tutaj byli rybacy, na pewno obruszyliby się na trochę ironiczny ton, dlatego proszę, żeby wziąć to pod uwagę. Na pewno również z nimi zrobimy spotkanie w takiej formule, że będą zaproszeni jako goście. Są to konkretne kwestie do omówienia. Zresztą przedstawiciel urzędu morskiego na pewno o tym wie. Uczulam także osoby, które pracują nad projektem, żeby miały tę świadomość, niezależnie od tego, kto będzie wykonywał projekt.

Jeszcze pan poseł Aziewicz. Bardzo proszę.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO-KO):

Dziękuję za bardzo obszerną wypowiedź. Ponieważ była obszerna, chciałbym doprecyzować. Na ile dobrze zrozumiałem pana dyrektora, nie robiliście analiz strony przychodowej przedsięwzięcia. W związku z tym jest pytanie, jak policzyliście korzyści, o których pan mówi.

Szef Biura Strategii i Rozwoju Portów w Zarządzie Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Marek Trojnar:

Były robione takie analizy. Jak powiedziałem, analiza korzyści była wykonana przez zespół fachowców z Uniwersytetu Szczecińskiego, Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego, Akademii Morskiej w Szczecinie.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO-KO):

To wiem, tylko chciałbym się dowiedzieć, jak policzyliście, nie wiedząc, jaki będzie obrót kontenerowy.

Szef Biura Strategii i Rozwoju Portów w Zarządzie Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Marek Trojnar:

Inaczej. Nie liczyliśmy korzyści. Nie będziemy tego liczyli z prostej przyczyny. Nie chcemy być posądzeni o stronniczość. Robił to niezależny zespół.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO-KO):

Ale co wyliczył ów zespół?

Szef Biura Strategii i Rozwoju Portów w Zarządzie Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Marek Trojnar:

Możemy zajrzeć do Excela. W tym momencie nie potrafię panu posłowi powiedzieć dokładnie, jak to wyglądało. Obliczenia są. Nie są to wielkości, wyliczenia wzięte z sufitu, wszystko jest potwierdzone. Nie chcemy sami się oszukiwać czy wprowadzać w błąd

innych. Dlatego zleciliśmy to niezależnemu zespołowi, który otrzymał polecenie wykonania tego w sposób maksymalnie rzetelny.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO-KO):

Ale komisja sejmowa chciałaby poznać dane.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Panowie, panowie, chwileczkę.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO-KO):

Pytam o liczby.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Panie pośle, to ja udzielam głosu, odbieram głos, proszę o zabranie głosu. Panowie sobie to wyjaśnicie, ale bardzo proszę, żeby nie wchodzić sobie w drogę. Rozumiem, że jeżeli chodzi o metodologię, powinna to przedstawić grupa, która stosowała metodologię, dokonywała obliczeń. Nie wymagam od pana Trojnara, żeby opisywał metodologię, ponieważ zlecił to grupie ekspertów, którzy to zrobili. Jeżeli macie państwo takie pytania, proszę bardzo, zwrócimy się do grupy ekspertów o to, jaka była metodologia obliczania przyszłych korzyści, dochodów, przychodów, zysków, jeżeli chodzi o terminal. Bądźmy wobec siebie troszeczkę sprawiedliwi i obiektywni. Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MGMiŻŚ Grzegorz Witkowski:

Panie pośle Aziewicz, bardzo proszę, żeby pan tak się nie martwił o Hamburg. Hamburg sam sobie poradzi, nie potrzebuje takich obrońców w pana osobie. A jeżeli chodzi o stronę przychodową, o którą tak się pan dopytuje, proszę zerknąć na wyniki opłat celno-skarbowych Krajowej Administracji Skarbowej ze wszystkich czterech polskich portów za 2018 rok. Była to kwota 40 500 000 tys. zł. Czy uważa pan, że kolejny terminal kontenerowy będzie niedochodowy? Naprawdę bardzo proszę o rzetelność, uczciwość i czytanie oficjalnych dokumentów, które jako ministerstwo przesyłamy do sejmowej komisji.

Było też pytanie o operatorów i inwestora zewnętrznego. Jest to bardzo dobre i ważne pytanie. Chciałbym przypomnieć, że dwa tygodnie temu Polski Fundusz Rozwoju wszedł jako inwestor mniejszościowy do głębokowodnego terminala kontenerowego w Gdańsku, wszedł z sukcesem razem z dużym operatorem z Singapuru PSA oraz australijskim funduszem IFM Investors. Wobec tego na pytania pana posła Materny odpowiadam, że Polski Fundusz Rozwoju absolutnie może być inwestorem. Natomiast operator portowy z doświadczeniem, z know-how, z dobrymi praktykami, który ma w portfelu serwisy, które pływają po całym świecie, jest niezbędny. Polski Fundusz Rozwoju nie ma takiego doświadczenia, ale oczywiście może wejść kapitałowo.

Jest to także odpowiedź na pytania pana posła Marchewki, z kim rozmawiamy i kiedy będzie decyzja. Rozmawiamy ze wszystkimi operatorami, zapraszamy wszystkich znaczących graczy do inwestycji, według pana posła Aziewicza, mało znaczącej, nieprzynoszącej żadnych dochodów i w ogóle bez sensu. Mimo tego jednak do nas pukają, dzwonią i chcą się spotykać. Decyzji proszę się spodziewać w ciągu najbliższych kilkunastu miesięcy. Rozmowy biznesowe są zaawanasowane. Takie decyzje nie są podejmowane z tygodnia na tydzień. Bardzo dziękuję, pani przewodnicząca.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO-KO):

Pani przewodnicząca, proszę o głos.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Panie pośle, bardzo proszę.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO-KO):

Pani przewodnicząca, bardzo proszę o przywołanie do porządku pana podsekretarza, który po raz kolejny obraża parlamentarzystów na posiedzeniu Wysokiej Komisji. Zwracam uwagę na to, że pytania, które zadawałem, wiązały się z przedmiotem prezentacji, dotyczyły bardzo konkretnych rzeczy. Nic nie mówiłem o Hamburgu. Nic nie mówiłem o tym, że inwestycja jest bez znaczenia, itd., itd. Jeżeli pan podsekretarz ma jakieś problemy ze słuchem, to może to już nie mój problem. Dzieje się to po raz kolejny. Przygotu-

jemy stosowne pismo do Marszałka Sejmu w tej materii, dlatego że uważam to za absolutny skandal.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Panie pośle, nie chcę przywoływać sytuacji z poprzednich kadencji, ale wydaje mi się, że jesteście osobami dorosłymi. Każdy z panów odpowiada za to, co mówi i co robi.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO-KO):

Pani odpowiada za jakość posiedzenia.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Nie udzieliłam panu głosu. Naprawdę. I nie przerywałam panu. Możecie państwo wystosować stosowne pismo. Ja nie będę rozstrzygać pomiędzy panami i czytać wam w myślach. Niejednokrotnie nie byliście państwo dłużni, ale są to państwa kwestie do rozstrzygnięcia może poza tą salą.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO-KO):

Jest to powaga Komisji, pani przewodnicząca.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Za sposób, w jaki państwo odpowiadacie, bierzecie państwo pełną odpowiedzialność. Ja udzielam państwu głosu. Bardzo proszę, żebyście państwo nie łamali tej zasady.

Czy są jeszcze jakieś pytania? Przypominam, że mamy posiedzenie, są jeszcze posiedzenia klubów. Dziękuję bardzo. W związku z tym kończymy rozpatrywanie pierwszego punktu dotyczącego budowy terminala kontenerowego w Świnoujściu.

Witamy pana ministra Naimskiego. Przechodzimy do rozpatrzenia informacji na temat funkcjonowania Terminala LNG im. Prezydenta Lecha Kaczyńskiego w Świnoujściu. Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów, pełnomocnik rządu do spraw strategicznej infrastruktury energetycznej Piotr Naimski:

Dziękuję bardzo. Pani przewodnicząca, Szanowna Komisjo, terminal, gazoport w Świnoujściu funkcjonuje od trzech lat, funkcjonuje już w sposób rutynowy. Jego możliwa średnioroczna przepustowość to 5 000 000 tys. m^3 gazu oczywiście w przeliczeniu na gaz, który jest wtłaczany do naszego krajowego systemu przesyłowego. Tak naprawdę jest to bardzo istotny element naszej strategii dywersyfikacji źródeł i kierunków dostaw gazu do Polski. Jako taki jest komplementarny z innym równoległym projektem, o którym oczywiście dzisiaj nie będziemy mówili. Jest to gazociąg łączący Norwegię z Polską. Natomiast rozbudowa terminala, gazoportu w Świnoujściu to projekt, inwestycja, która w tej chwili jest już prowadzona. Przepustowość, czyli moc regazyfikacyjna rozbudowanego terminala będzie wynosiła 7 500 000 tys. m^3 gazu.

Proszę nie sugerować się prezentacją, którą wszyscy państwo macie przed sobą. Mówię troszkę poza prezentacją.

Faktycznie rzecz biorąc, nowa inwestycja to krok na drodze do pełnej operacyjności terminala. Rozbudowa do 7 500 000 tys. m^3 mocy regazyfikacyjnej będzie to listopad 2021 roku. Daty ukończenia infrastrukturalnych inwestycji gazowych, które nie są okrągłymi datami rocznymi, są związane z tym, że tzw. rok gazowy zaczyna się w dniu 1 października każdego roku. Wtedy podpisuje się wszelkiego rodzaju kontrakty, umowy na lata następne.

Kolejny krok wykraczający poza rok 2023 to zwiększenie mocy regazyfikacyjnej terminala do 10 000 000 tys. m^3. Wszystkie elementy inwestycji, która jest prowadzona teraz, będą ukończone w maju 2023 roku.

Jeżeli chodzi o rolę terminala, można powiedzieć, że razem z ukończonym gazociągiem północnym Baltic Pipe od roku 2023, od jesieni 2022, od 1 października 2022 roku umożliwi on zaopatrzenie Polski w konieczny gaz zupełnie nowymi drogami i od zupełnie nowych dostawców.

Jeżeli chodzi o stan inwestycji, punkt, w którym w tej chwili jesteśmy, jeżeli pani przewodnicząca pozwoli, o wypowiedź poproszę pana prezesa Pawła Jakubowskiego, który jest prezesem spółki Polskie LNG i bezpośrednio prowadzi inwestycję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę pana Pawła Jakubowskiego, prezesa zarządu spółki Polskie LNG. Tak, pana Jakubowskiego. Powiedziałam inaczej? Bardzo proszę.

Prezes Zarządu Polskiego LNG S.A. Paweł Jakubowski:

Pani przewodnicząca powiedziała bardzo wyraźnie. Wszystko jest w porządku. Bardzo dziękuję. Szanowni państwo, może zacznę... Panie ministrze, czy powinienem zacząć od początku czy skupić się na pracach?

Sekretarz stanu w KPRM, pełnomocnik rządu do spraw strategicznej infrastruktury energetycznej Piotr Naimski:

Panie prezesie, to jest pana głos.

Prezes Zarządu Polskiego LNG S.A. Paweł Jakubowski:

Bardzo dziękuję. W takim razie zacznę od początku. Szanowni państwo, jeszcze raz przedstawię państwu pokrótce podstawowe informacje na temat terminala. Mamy też przygotowane wyniki operacyjne, dlatego że jak wspomniał pan minister, zbliżamy się do trzeciego pełnego roku działania terminala w Świnoujściu. Pewne informacje można już podsumować. Powiem również dwa słowa o realizowanym obecnie programie rozbudowy terminala w Świnoujściu.

Poproszę drugi slajd. Stan bieżący. W tej chwili terminal może obsłużyć do 5 000 000 tys. m^3 gazu. Instalacja wyposażona jest w stanowisko przeładunkowe na wschodniej części falochronu, o którym dzisiaj już była mowa. Na terenie terminala znajdują się dwa duże zbiorniki po 160 tys. metrów sześciennych każdy. Jest to technologia *full containment* typowa dla tego typu instalacji na świecie. Instalacja umożliwia również poza procesem regazyfikacji przeładunek LNG na autocysterny. Znajduje się to w zachodniej części obiektu. Są tam trzy stanowiska przeładunkowe. Jedno z nich jesienią ubiegłego roku zmodernizowaliśmy w celu przeniesienia załadunku LNG również na izokontenery. A więc dodatkowo rozszerzyliśmy elastyczność pracy przy przeładunku LNG w postaci ciekłej na inne rodzaje cystern.

Poproszę następny slajd. W tej chwili terminal poza mocą 5 000 000 tys. m^3, co odpowiada mniej więcej jednej trzeciej zapotrzebowania w Polsce na gaz ziemny w chwili obecnej – w ostatnich latach wartość ta znacząco rośnie – może obsłużyć nowoczesne jednostki typu Q-flex, którymi obecnie posługuje się głównie flota katarska. Kontrakt handlowy dla naszego klienta, dla Polskiego Górnictwa Naftowego i Gazownictwa bardzo często obsługiwany jest właśnie takimi nowoczesnymi jednostkami o długości trzystu piętnastu metrów, szerokości pięćdziesięciu metrów. Są to bardzo duże jednostki. Bez problemu przepływają one przez Cieśniny Duńskie.

Proszę następny slajd. Jest to ogólny schemat technologiczny pracy terminala. Wygląda to w ten sposób, że do portu zewnętrznego przypływa jednostka, np. wspomniany Q-flex. Przy platformie rozładunkowej następuje, w cudzysłowie, rozebranie ładunku i przetransportowanie go w formie ciekłej do zbiorników. W zbiornikach składujemy LNG. Ze zbiorników LNG jest transportowane do części procesowej, gdzie następuje regazyfikacja, przywrócenie stanu gazowego i wysyłka do sieci gazowej zarządzanej przez Gaz-System, czyli naszego jedynego operatora sieci przesyłowej w Polsce. Oprócz możliwości regazyfikacyjnych może następować rozładunek na autocysterny.

Proszę dalej. Jeżeli chodzi o wyniki operacyjne, możemy powiedzieć, że w tej chwili, w gazoporcie bardzo dynamicznie rośnie liczba statków i obsługa jednostek. Dla porównania podam, że w pierwszym roku funkcjonowania terminala, czyli w roku 2016 było to dziesięć jednostek, w roku 2017 roku było to czternaście jednostek, a w roku ubiegłym mieliśmy dwadzieścia trzy jednostki. Dzisiaj, przepraszam, jeszcze nie rozmawiałem z jednostkami eksploatacyjnymi, ale dzisiaj będziemy przyjmowali pięćdziesiątą piątą dostawę LNG do Polski. W związku z tym przyrost jest znaczący. Spodziewamy się, że w tym roku do gazoportu może przypłynąć nawet trzydzieści cztery jednostki.

Proszę następny slajd. Jeżeli chodzi o wyniki zregazyfikowanego gazu, możemy powiedzieć, że przyrost również jest znaczący. Wykorzystanie terminala jest jedno z najwyższych w Europie. Jeżeli mówimy o jednostkach lądowych, za rok ubiegły możemy poszczycić się drugą pozycją w Europie. Jeżeli chodzi o wszystkie jednostki lądowe oraz

tzw. pływające, jest to pozycja trzecia. W tym roku przy jeszcze większym harmonogramie zawinięć spodziewamy się, że nasza pozycja może wzrosnąć. Przypomnę tylko, że 100% mocy terminala jest zarezerwowane, zakontraktowane.

Poproszę kolejny slajd.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Kto ma pierwsze miejsce?

Prezes Zarządu Polskiego LNG S.A. Paweł Jakubowski:

Pierwsze miejsce, jeżeli chodzi o terminale lądowe, ma port lądowy w Sines w Portugalii. Jest jeszcze jeden port w Lewancie. Jest to jednostka pływająca. Bardzo chętnie udostępnimy pani przewodniczącej takie zestawienie, gdyż jesteśmy w jego posiadaniu.

Na marginesie powiem, że średnio w Europie wykorzystanie terminali jest w okolicach dwudziestu, dwudziestu kilku do trzydziestu procent. Jest to wykorzystanie średnie. Terminal w Świnoujściu w pierwszym pełnym komercyjnym roku funkcjonowania, czyli w roku 2017 posiadał wykorzystanie na poziomie około 30%. W roku ubiegłym podwoiliśmy wykorzystanie. Można, zatem powiedzieć, że jesteśmy tutaj wiodącą infrastrukturą.

Jeżeli chodzi o usługę dodatkową, na dzień dzisiejszy, jak wspomniałem, możemy przeładowywać LNG na cysterny. Bardzo cieszymy się z owych wyników, dlatego że jak widać z porównania roku 2017 do roku 2018 mamy wzrost, jeżeli chodzi o przeładunek na autocysterny. W ubiegłym roku przeładowaliśmy ich prawie 1800. Odnotowaliśmy – jest to rzecz, która mnie osobiście jako osobę zaangażowaną w prowadzenie spółki cieszy – pobiliśmy rekord dobowego przeładunku autocystern. Przeładowaliśmy dwadzieścia cztery autocysterny dla naszego klienta. Ładunki te w największym stopniu trafiają na rynek polski, ale nie tylko, dlatego że okazuje się, iż również kraje ościenne korzystają z gazu z naszego gazoportu w takiej formie.

Poproszę następny slajd. Jeżeli chodzi o program rozbudowy, jesteśmy w trakcie jego realizacji. Chciałbym tylko powiedzieć, że uzasadnienie jest dla nas zupełnie oczywiste. Według danych historycznych za ubiegłe lata, ale też według prognoz na lata kolejne, wzrost zapotrzebowania na gaz ziemny w naszym regionie, także w Polsce będzie rósł. Ostatnie lata, trzy, cztery, pięć ostatnich lat to przyrost rok do roku o wartość niemalże 1 000 000 tys. m^3. W Polsce rozbudowywana jest sieć gazowa, a w regionie sieć interkonektorów. Nasz właściciel, operator Gaz-System realizuje Baltic Pipe oraz prowadzi projekty budowy interkonektorów z państwami ościennymi, takimi jak Ukraina, Litwa, Słowacja czy Czechy. W związku z tym w tej chwili można to podsumować w ten sposób. Uzasadnienie dla rozbudowy i perspektywy dla rynku gazu ziemnego w Polsce są bardzo dobre.

Program rozbudowy składa się z czterech elementów. Poproszę następny slajd. Są to cztery elementy, które łącznie pozwolą, w przyszłości umożliwią dalszą rozbudowę infrastruktury, o której pan minister już wspomniał. W tej chwili wyszczególniamy cztery podstawowe składowe. Pierwsza z nich to projekt SCV. Zakończy się on z końcem 2021 roku, dokładnie w listopadzie. Tak realizujemy ów projekt. Umożliwi on nominalne zwiększenie mocy regazyfikacyjnych terminala. Oprócz tego terminal będzie dodatkowo wyposażony w trzeci zbiornik. Teren był przewidziany w projekcie pierwotnym.

Skrót SCV pochodzi od Submerged Combustion Vaporizers. Są to tzw. regazyfikatory potocznie nazywane grzałkami. Są to zbiorniki betonowe z wężownicami w środku, w których następuje technologiczny proces zamiany stanu ciekłego na gazowy przy wymianie ciepła. Dzięki temu mamy możliwość wysyłki do sieci przesyłowej gazu znormalizowanego według polskich norm, według których Gaz-System zarządza siecią w Polsce.

Jeżeli chodzi o projekt dotyczący zbiornika, planujemy wybudowanie trzeciego zbiornika. Będzie on nieco większy niż dwa już istniejące. Przewidujemy tę samą technologię. Przewidujemy również wybudowanie dodatkowego frontu nalewczego z wykorzystaniem istniejącej sieci kolejowej tak, żeby np. za pomocą izokontenerów, które są wystandaryzowaną kubaturą w transporcie morskim, można było używać LNG w formie ciekłej do transportu z wykorzystaniem sieci kolejowej w Polsce. Przypomnę tylko, że na ten moment mniej więcej 40% naszego kraju jest jeszcze niezgazyfikowane. Na małe lokalne rynki poza siecią gaz, czyste, efektywne paliwo można dostarczać za pomocą kolei.

Oprócz tego przewidujemy budowę drugiego nabrzeża statkowego, które będzie umożliwiało rozładunek również takich statków jak Q-flex, jak też mniejszych jednostek. Będzie ono pełniło ważną funkcję. Dzięki nowemu nabrzeżu będziemy również w stanie ładować statki. W związku z tym umożliwimy polskim podmiotom, polskim graczom rynkowym funkcjonowanie w basenie Morza Bałtyckiego. Na Morzu Bałtyckim w tej chwili w takich krajach jak Szwecja czy Finlandia są realizowane projekty LNG w małej skali, które potrzebują dużego źródła LNG. W tym sensie stworzymy takie warunki biznesowe, żeby nasi gracze mogli wejść na rynek Morza Bałtyckiego.

Poproszę następny slajd. W efekcie przeprowadzenia programu rozbudowy będziemy mieli zmodyfikowany schemat technologiczny funkcjonowania terminala. Tak naprawdę możemy powiedzieć, że biorąc pod uwagę nowe nabrzeże, sposób poprowadzenia wszystkich dodatkowych urządzeń, będziemy posiadali infrastrukturę, która spełnia warunki redundancji, a więc w razie potrzeby będziemy mogli zamiennie korzystać z nabrzeży. Będziemy w stanie obsługiwać mniejsze jednostki, będziemy w stanie obsługiwać bunkierki, na które będzie można ładować LNG. Zoptymalizujemy całe zarządzanie procesowe, jeszcze bardziej zoptymalizujemy funkcjonowanie terminala. Wysyłka do sieci po przeprowadzeniu programu rozbudowy będzie wynosiła 7 500 000 tys. m^3. Będzie to bardzo zasadny i dobry punkt do dalszej możliwości poszerzania mocy infrastruktury.

Poproszę następny slajd. Na ten moment, jeżeli chodzi o inwestycje – myślę, że to także jest istotne, żeby powiedzieć o tym dwa słowa – wszystkie cztery elementy są na bardzo zaawansowanym etapie. Możemy powiedzieć, że projekt SCV w tej chwili już posiada pozwolenie na budowę, które zostało wydane jeszcze w roku ubiegłym. Ponadto, jeżeli chodzi o zakres studium wykonalności, decyzje środowiskowe czy lokalizacyjne, tutaj także mamy pełen komplet. Na przełomie roku uzyskaliśmy komplet decyzji środowiskowych i lokalizacyjnych. Ostatnią informacją, z której również bardzo się cieszymy, jest informacja o zaakceptowaniu, pozytywnym zaopiniowaniu notyfikacji pomocy publicznej. W związku z tym mamy przewidziane dodatkowe środki na inwestycje. W tej chwili trwa przetarg, trwają dwa przetargi. Za chwilę o nich powiem. Przewidujemy, że jeżeli chodzi o pozwolenie budowlane na projekty dotyczące zbiornika, kolei oraz nabrzeża, w procesie inwestycyjnym zostanie to wykonane przez dużą firmę bądź firmy typu EPC, które zajmują się kompleksową budową tego typu obiektów.

Poproszę następny slajd. Jeżeli chodzi o harmonogram, o czym wspominał już pan minister Naimski, z końcem 2021 roku planujemy zakończyć projekt SCV. Pozostałe trzy elementy zostaną zakończone w połowie 2023 roku, przy czym chciałbym tutaj wspomnieć, że inwestycja jest prowadzona wspólnie. Mamy odseparowaną część lądową – jest to zaznaczone przerywaną linią – od morskiej części rozbudowy. Inwestycja w część morską jest prowadzona wspólnie z Zarządem Morskich Portów Szczecin i Świnoujście.

Jeżeli chodzi o założenia przetargowe, tak naprawdę mamy dwa duże przetargi. Jeden osobny przetarg na część lądową został uruchomiony w połowie grudnia ubiegłego roku. Drugi przetarg na część morską został uruchomiony w pierwszych dniach stycznia bieżącego roku.

Poproszę kolejny slajd. Na dzień dzisiejszy możemy powiedzieć, że na część lądową od potencjalnych wykonawców otrzymaliśmy dziewięć wniosków o udział w postępowaniu na część lądową. Jeżeli chodzi o część morską, uzyskaliśmy sześć wniosków. W chwili obecnej trwa ich weryfikacja. Podmioty są zapraszane do składania dodatkowych dokumentów, są proszone o uzupełnianie dokumentacji. Planujemy zakończenie wstępnej prekwalifikacji oferentów jeszcze w tym miesiącu. Podpisanie kontraktów zakładamy z końcem bieżącego roku. Zaznaczam, że postępowania prowadzimy zgodnie z Prawem zamówień publicznych w trybie negocjacji z ogłoszeniem. W związku z tym etap pierwszy, wstępny, prekwalifikacja ma umożliwić weryfikację podmiotów oraz wybranie na tzw. krótką listę najlepszych podmiotów, które w najbardziej pełny sposób spełniają nasze oczekiwania.

Następny slajd to już slajd końcowy. Jeżeli mają państwo pytania, to proszę bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy państwo parlamentarzyści mają pytania?

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO-KO):
Zostaliśmy trwale zniechęceni.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):
No trudno. Pana wybór. Bardzo proszę. Czy może ktoś oprócz pana posła Aziewicza, który został zniechęcony wyczerpującą, piękną prezentacją? Bardzo proszę, pan poseł Chruszcz.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO-KO):
Impertynencją pana podsekretarza, a nie prezentacją.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):
Ale w tej chwili było wystąpienie nie pana podsekretarza, panie pośle, tylko pana dyrektora terminala, który w sposób bardzo merytoryczny i wyczerpujący przedstawił nam plany rozwojowe, łącznie z zainteresowanymi podmiotami, terminami, przetargami. Może do tego się odnieśmy. Jeżeli pan poseł nie ma pytań, to rozumiem, że było to bardzo wyczerpujące wystąpienie. Potwierdza to tylko moje stwierdzenie. Pan poseł Chruszcz. Bardzo proszę o zadanie pytania.

Poseł Sylwester Chruszcz (WiS):
Dziękuję, pani przewodnicząca. Z dwóch prezentacji wynika, panie prezesie, że słaby punkt mogą stanowić kolej i drogi. W gazoporcie też powinno nam zależeć, żeby pilnować inwestycji infrastrukturalnych wokół gazoportu i portu kontenerowego. Proszę o dwie liczby, ponieważ nie zakonotowałem, ile dotychczas kosztował gazoport i ile teraz będziemy inwestować. Poproszę tylko o zestawienie tych dwóch liczb. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):
Bardzo proszę.

Prezes Zarządu Polskiego LNG S.A. Paweł Jakubowski:
Rozumiem, że od razu mam udzielić odpowiedzi. Dobrze.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):
Tak, ponieważ nie ma więcej pytań.

Poseł Jerzy Materna (PiS):
Jeszcze ja chciałem zapytać.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):
Przepraszam bardzo. W takim razie jeszcze pan poseł. Bardzo proszę.

Poseł Jerzy Materna (PiS):
Chciałbym dopytać, ponieważ kolega już o to pytał. Czy w roku 2023 będzie już pełna zdolność wynosząca 10 000 000 tys. m^3? Czy tak?

Sekretarz stanu w KPRM, pełnomocnik rządu do spraw strategicznej infrastruktury energetycznej Piotr Naimski:
Jeżeli można, pani przewodnicząca, to odpowiem.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):
Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w KPRM, pełnomocnik rządu do spraw strategicznej infrastruktury energetycznej Piotr Naimski:
Rok 2023 to zakończenie programu inwestycyjnego, programu rozbudowy, który jest w tej chwili. W roku 2021 możliwości regazyfikacyjne będą na poziomie 7 500 000 tys. m^3. Trzeci zbiornik będzie zbudowany do 2023 roku. Istnienie trzeciego zbiornika umożliwi przy kolejnym etapie rozbudowy dostawienie elementów regazyfikacyjnych, które zwiększą przepustowość, moc regazyfikacyjną do 10 000 000 tys. m^3.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):
Panie prezesie, bardzo proszę o odpowiedź.

Prezes Zarządu Polskiego LNG S.A. Paweł Jakubowski:

Jeżeli chodzi o przewidywane nakłady inwestycyjne, w tej chwili kalkulujemy, że łączne nakłady na cały program rozbudowy będą wynosiły około 890 000 tys. zł, przy czym zgodnie z informacją z Komisji Europejskiej, o której już wspomniałem, będziemy mogli uzyskać dofinansowanie nawet do poziomu 550 000 tys. zł. Jeżeli chodzi o pierwotny proces inwestycyjny w zakresie budowy terminala, szacunkowo są to kwoty rzędu 3 000 000 tys. zł.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy są jeszcze jakieś pytania? Skoro nie ma pytań, chciałabym państwu bardzo podziękować za piękne prezentacje, za odpowiedzi na pytania, które nam to wyjaśniły, naświetliły. Trzymamy kciuki. Gratulujemy dobrze wykonanej pracy. Zapraszamy na następne posiedzenia Komisji.

Dziękuję panom ministrom. Również zapraszam. Dziękuję.